

PASSAGES À NIVEAU : RÉGLEMENTATION ET OUTILS

16/12/2021

Ludovic Chastenet Ludovic.chastenet@cerema.fr
Pascal Fossey Pascal.fossey@cerema.fr
Jean Fabre : jean.fabre@cerema.fr

INTRODUCTION

Il y a 17 300 passage à niveau (PN) sur le réseau ferré national dont 15 000 sur des lignes exploitées

Ces 15 000 PN se répartissent environ comme suit sur le réseau routier :

- 70 % sur les Voies Communales,
- 30% sur les Routes Départementales,
- Quelques uns sur les Routes Nationales.

(source SNCF 2020)

Il faut noter que 147 PN sont inscrits au programme de sécurisation national (PSN) à mars 2021.



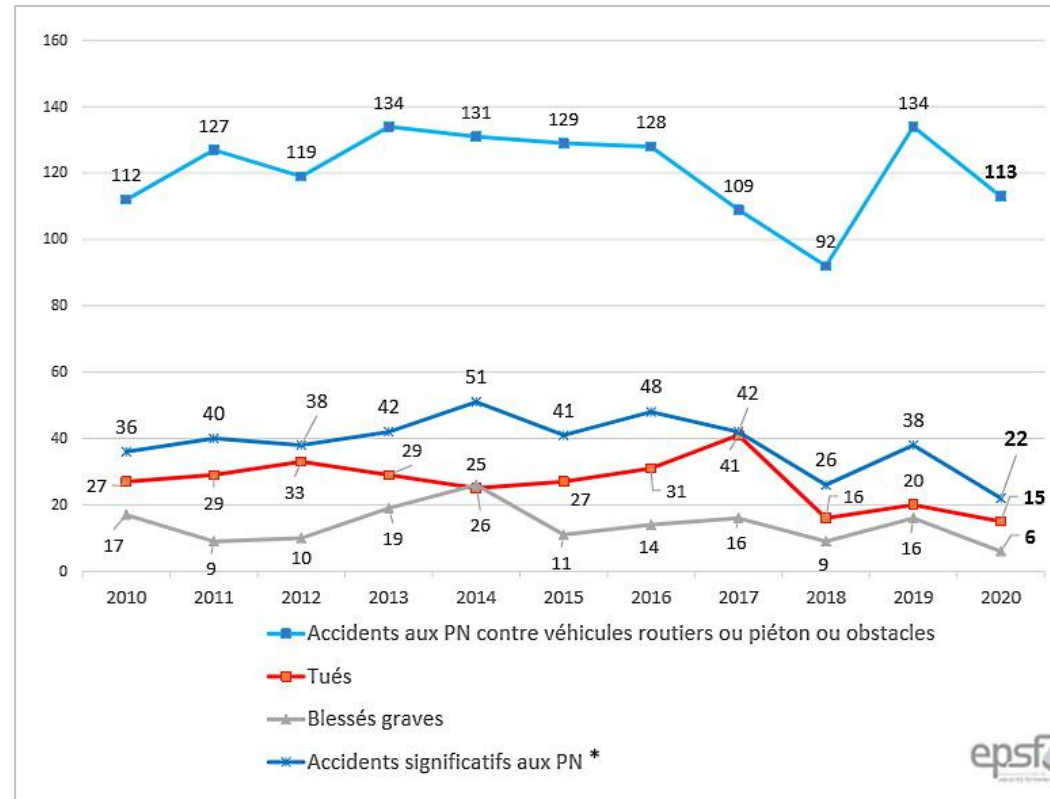
INTRODUCTION

Chaque jours en France,
16 millions de véhicules and
450 000 trains passent sur un
PN.

In 2019 il a été recensé :

- 113 collisions avec un train (usagers de la route et piétons),
- 15 personnes tuées
- Un grand nombre d'heurts avec les équipements ferroviaires (*barrières, signaux lumineux, ...*).

Source EPSF



INTRODUCTION

Photos d'accidents

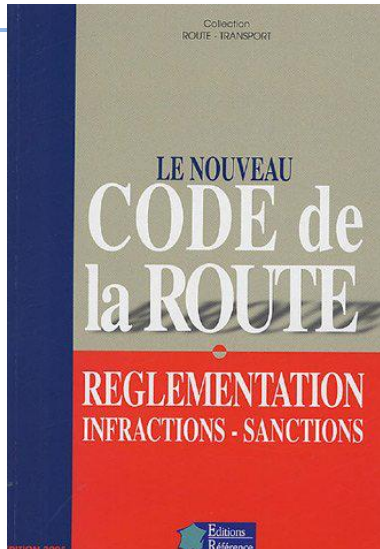


Réglementation

RÉGLEMENTATION AVANT 2019

Code de la route

La priorité absolue est reconnue au chemin de fer par le code de la route (article R422-3) et constitue le principe fondamental sur lequel repose la sécurité aux PN



Arrêté du 18 mars 1991

Classification des PN et leurs équipements

Modification de l'arrêté en 2019

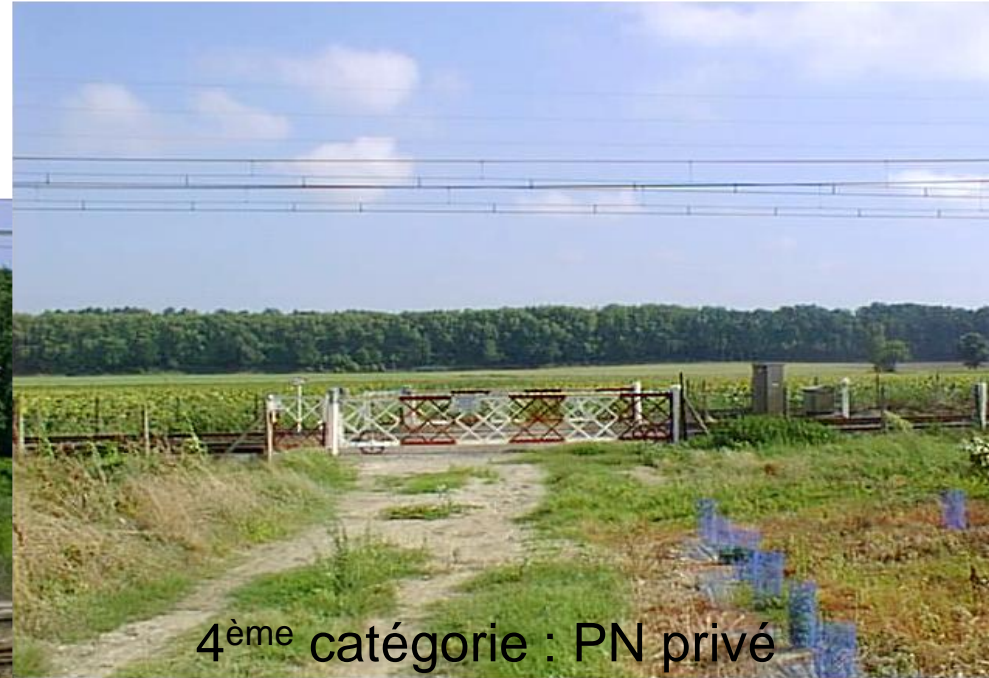
Plan Bussereau 2008
(hors réglementation)

Réalisation des diagnostics sur certains PN

DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PN



DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PN



RÉGLEMENTATION AVANT 2019

Principales modifications en 2017 de l'arrêté du 18 mars 1991

Art.9 : Équipements des PN automatiques

- Possibilité d'ajouts de feux rouges clignotants en cas de visibilité limitée,
- Indication visuelle du caractère cassable des barrières, obligatoire au 1^{er} janvier 2020.
- Possibilité de passer un PN SAL2 en SAL4 suivant cas particuliers.

Art.10 : Franchissement : Contrainte de franchissement dans un délai minimum

Art.12 : Poste téléphonique

Art.24 : Installation et entretien des équipements

RÈGLEMENTATION 2019-2021

Plan d'action national de sécurisation des PN le 3 mai 2019

Mesure 1 : Renforcer la réalisation et l'exploitation des diagnostics des PN.

- Rendre obligatoire la réalisation de diagnostics sur les PN
- Mettre à jour la grille d'évaluation

Mesure 10 : Assurer la mise en place de commissions départementales

- Elles seront chargées d'assurer au niveau local **le suivi et le pilotage** de la mise en œuvre de la politique de sécurisation des passages à niveau (réalisation des diagnostics, définition des mesures à prendre, etc.).

Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019

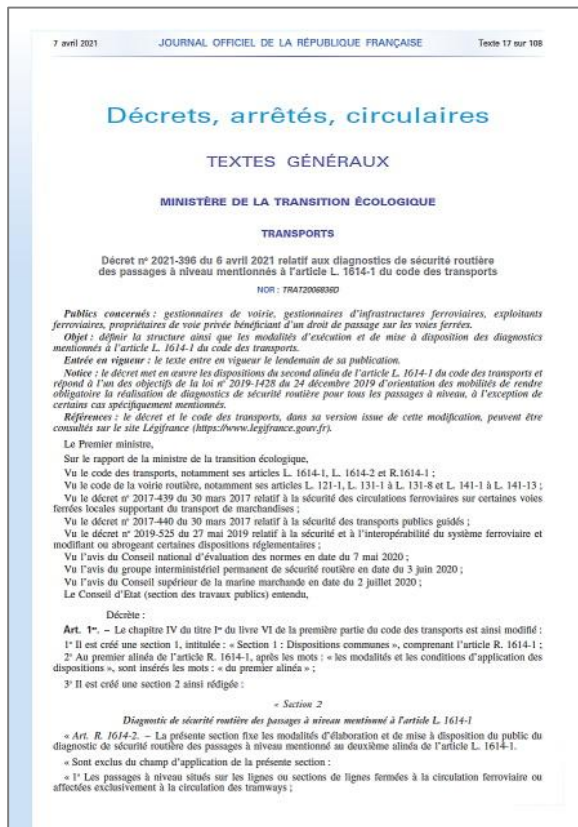
- **Art.16** : L'intégration dans les plans de mobilité des conditions de franchissements des PN (flux routiers et piétons)
- **Art.124** : Études à réaliser sur les lignes de transport (existantes ou à venir) ayant sur leur itinéraire au moins un passage à niveau à franchir
- **Art.125** : Réalisation sur chaque passage à niveau d'un diagnostic
- **Art.126** : Prise en compte des PN dans les PLU et schéma de cohérence territoriale

RÈGLEMENTATION 2019-2021

Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau

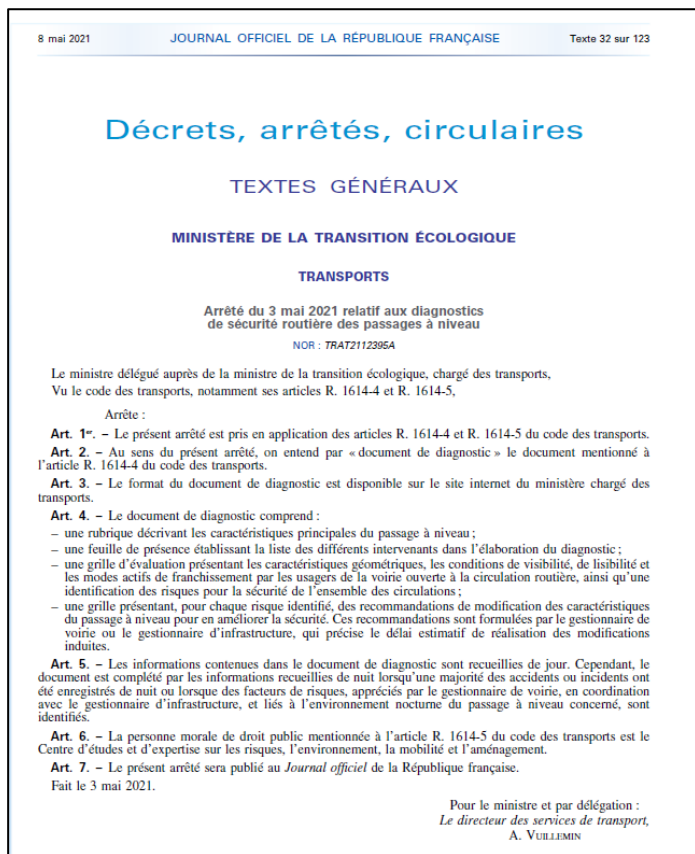
Il fixe les principales règles sur les modalités de réalisation du diagnostic sur les passage à niveau :

- Le gestionnaire de voirie est chargé du diagnostic conjointement avec le gestionnaire ferroviaire,
- Les rares exceptions où la réalisation de diagnostic sur un PN n'est pas à réaliser,
- Les modalités de suivi de la réalisation des documents de diagnostics,
- Cas général de durée de validité : 5 ans.



RÈGLEMENTATION 2019-2021

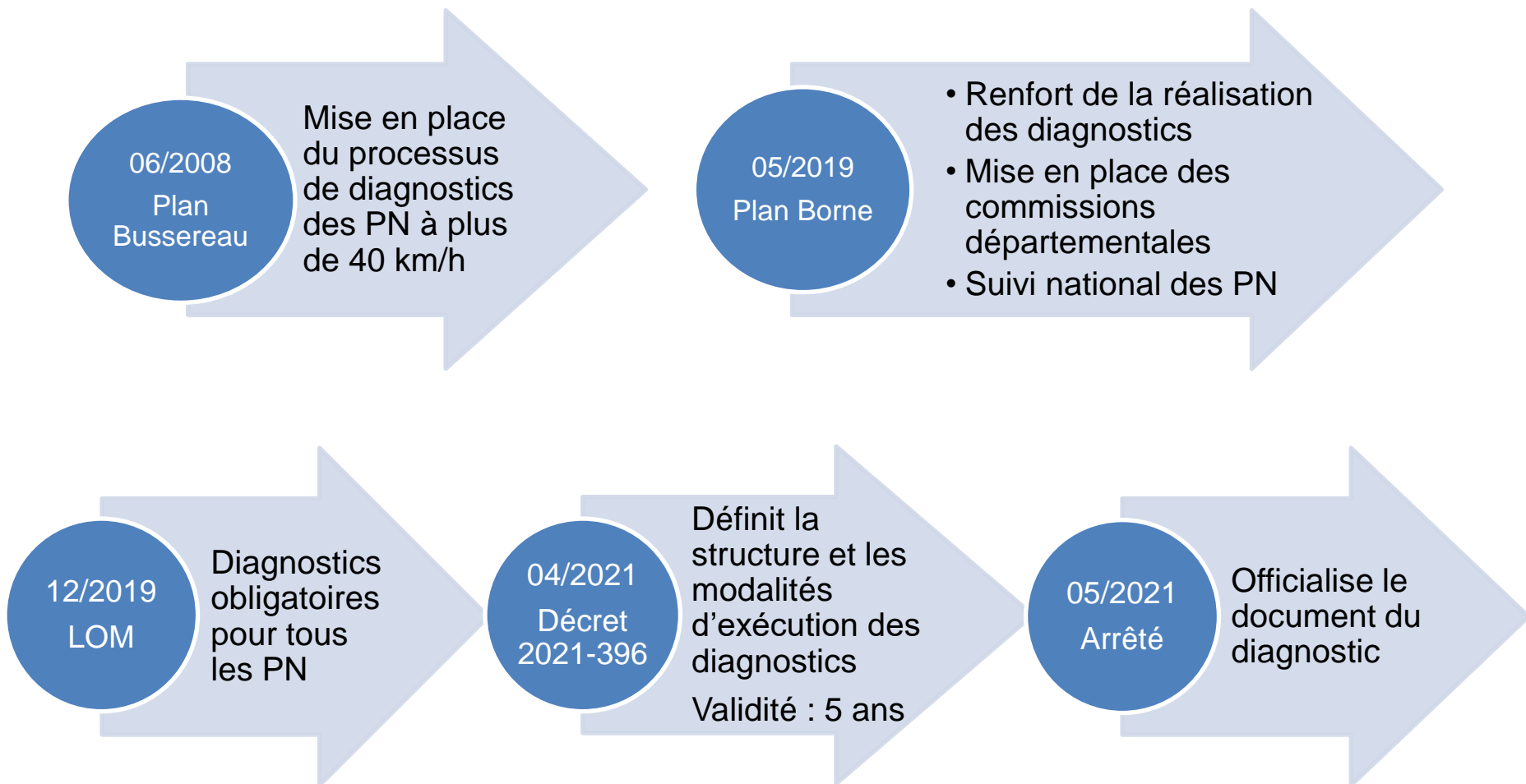
Arrêté du 3 mai 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau



Il fixe :

- Le format à utiliser (version officielle)
- Le contenu (caractéristiques du PN, grille d'évaluation, feuille de présence, etc.),
- Les préconisations d'intervention
- La personne morale de droit public responsable de la base de donnée des diagnostics

SYNTHESE



Retours d'expériences : commission départementale

Document de diagnostic

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

- Obligatoire depuis le décret d'avril 2021
- Disponible sur le site internet du ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau>

Description du passage à niveau

Pour plus d'informations, consultez la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques
Voie routière :	Ligne ferroviaire :	PN n° :
Nbre de voies	Nbre de voies ferrées	PK :
Traffic moy / jour	Nbre de trains moy / jour	Type de PN
Pont de poids lourds (t)	Nbre d'exploitation (heures de début et de fin)	Longueur du PN entre bornes (m)
Vitesse réglementaire km/h	Vitesse limite de ligne au PN km/h	Angle voie ferrée / route (degrés)
Vitesse pratique km/h	Ligne électrifiée	Profil difficile
PN singulier à proximité	Moment	Fermatures prolongées (pas à proximité)
Incidence de proximité sur la voie de droite du PN (m)	Collisions et heurts	Commentaires :
Incidence piétons	Nbre de collisions avec un train	Photo du PN
Cyclistes	Nbre de heurts sur installations	
Bus, autocars	Nbre de fautes	
Transport excepté bus, engins agricoles	Nbre de collisions et heurts de nuit	
Voie concernée est-elle isolée (route) ?		
Environnement	Nature de l'environnement autour du PN :	
Activités à proximité du PN	Description :	
Forces publiques	Projet en cours pouvant impacter le PN :	
Si urban, outillage public		
Commentaires :		
Schéma du PN (après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :		

Commune : / Département n°

Route ou voie :

Ligne ferroviaire, nom et n°

Date : / Heures

Diagnostic de nuit

Classement PN : Cat 1 Cat 2 Cat 3 Cat 4

Grille d'évaluation

Pour plus d'informations, consultez la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Inspection	Inspection	Inspection	Inspection	Actions	Validation	Validation
Questions	Sens 1 vers :	Sens 2 vers :	Commentaires	Pistes d'actions	Suite donnée	
	Oui Non NC	Oui Non NC	Si réponse « non », décrivez le défaut	les numérotés si plusieurs pistes pour la validation	1 - piste d'action retenue 2 - date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 - (co) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue (s'identifie par R (routier) et ou F (ferroviaire))	1 2 3
GÉOMÉTRIE						
G1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules						
G2 : Le passage à niveau est suffisamment dégagé de tout point singulier (caniveau, tournure à gauche, virage serré, débordement de chaussée, etc.)						
G3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN						
VISIBILITÉ						
V1 : La visibilité en approche sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt						
V2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche						
V3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche						
USABILITÉ						
U1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)						
U2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)						
U3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter						
U4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules						
MODÉLISATION						
M1 : Les aménagements prennent en compte la situation des voies et piétons : l'opportunité est développée au maximum pour les piétons à mobilité réduite						
M2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris discussion des cheminement interdits)						
M3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant						
AUTRE						
A1 : En cas de fermeture prolongée, le passage en itinéraire est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau						

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

Description

Destiné aux représentants du gestionnaire de voirie et du gestionnaire ferroviaire en charge du diagnostic, Il se compose de :

- la description du PN et de ses caractéristiques,
- de la grille d'évaluation qui permet de mesurer les facteurs de risques et les enjeux de sécurité au regard des défauts constatés principalement en **géométrie, visibilité, lisibilité, et modes actifs**,
- des pistes d'actions car l'inspecteur ne se limite pas aux constatations, il peut proposer des solutions pour répondre aux problématiques identifiées,
- et d'annexes techniques et photos,

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

La feuille de présence (complément au document de diagnostic)

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Destiné à toutes les personnes participants à l'inspection du passage à niveau:

- Permet un suivi et facilite les échanges par la suite
- Permet d'avoir une validation des éléments indiqués sur le document de diagnostic

Feuille de présence

Ligne ferroviaire (nom et n°) : PN n°
Commune : Département n°
Date : Heures :

Inspection réalisée par :

NOM – Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature

Validations du diagnostic et de la suite à donner par les gestionnaires

Date :		Heures :	
NOM – Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

IDENTIFICATION (PAGE 1)

- Etat du diagnostic
- PN
 - Numéro
 - Inscription PSN
 - catégorie
- Voiries (route, VF)
- Commune

Cerema		État d'avancement du diagnostic (date)		Visite	Pistes	Validé
Documents annexes ajoutés <input type="checkbox"/>						
Document de diagnostic de sécurité routière des passages à niveau (PN)						
Grille	d'	Evaluation	et	Pistes	d'	Actions
Inscrit au PSN Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>						
PN n°						
Photo du PN						
Commune : _____ / Département n° _____						
Route ou voie : _____						
Ligne ferroviaire, nom et n° _____						
Date _____ / Heures _____						
Diagnostic de nuit <input type="checkbox"/>						
Classement PN : Cat 1 <input type="checkbox"/> Cat 2 <input type="checkbox"/> Cat 3 <input type="checkbox"/> Cat 4 <input type="checkbox"/>						

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

DESCRIPTION (PAGE 4)

- Voie routière : avec questionnaire routier,
- Ligne ferroviaire et caractéristiques : avec correspondant ferroviaire
- Environnement : avec les questionnaires et les collectivités,
- Schéma

Description du passage à niveau			
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »			
Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques
Voie routière : _____	Ligne ferroviaire : _____	PN n° _____ PK : _____	<input type="checkbox"/> En agglomération <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Nbre de voies	Nbre de voies ferrées	Type de PN	
Trafic moy. / jour	Nbre de trains moy. / jour	Largeur chaussée au PN (m)	
Part de poids lourds (%)	Période d'exploitation (heures de début et de fin)	Longueur du PN entre barrières (m)	
Vitesse réglementaire km/h	Vitesse limite de ligne au PN km/h	Angle voie ferrée / route (degrés)	
Vitesse pratiquée km/h	Ligne électrifiée <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Profil difficile <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Pt singulier à proximité <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Moment	Fermetures prolongées (gare à proximité...) <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) sens 1	Collisions et heurts Sur les 10 dernières années		Commentaires :
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) sens 2			
Présence piétons <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nbre de collisions avec un train		
Cyclistes <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nbre de heurts sur installations		
Bus, autocars <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nbre de tués		
Transpt except. Ou gros engins agric. <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nbre de collisions et heurts de nuit		
Voie orientée est-ouest (soleil rasant) <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			
Environnement	Nature de l'environnement autour du PN : <input type="checkbox"/> Urbain ou <input type="checkbox"/> Périurbain ou <input type="checkbox"/> Rase campagne		
Description :			
Activités à proximité du PN <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Projets en cours pouvant impacter le PN : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> si « oui », listez :		
Panneaux publicitaires <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			
Si urbain, éclairage public <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			
Commentaires :			
Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;">← SensSens →</div>			

DIAGNOSTIC DOCUMENT

LA GRILLE D'EVALUATION

(PAGE 2)

Grille d'évaluation										Pistes d'actions					
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »					
Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Actions		Validation			
Questions		Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires			Pistes d'actions		Suite donnée		
		Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	Si réponse « non », décrivez le défaut			les numéroté si plusieurs pistes pour la validation		1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ou F (ferroviaire)		
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
VISIBILITÉ	II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
LISIBILITÉ	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
MODES ACTIFS	IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie fermée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie fermée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
AUTRE	V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie fermée (2) voir rapport « Procédure pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

LE DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

LES PISTES D'ACTIONS

(page 3)

Grille d'évaluation										Pistes d'actions											
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »											
Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Actions		Actions		Validation		Validation					
Questions		Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires			Pistes d'actions		Suite donnée								
		Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	Si réponse « non », décrivez le défaut			les numérotés si plusieurs pistes pour la validation		1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ou F (ferroviaire)								
													1			2			3		
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
VISIBILITÉ	II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
LISIBILITÉ	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
MODÈS ACTIFS	IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminement interdits)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
AUTRE	V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

Document de diagnostic: Quelques exemples de problématiques

EXEMPLE : Première question de la grille, Géométrie I.1

Cas du PN 9 Aix en Provence



EXEMPLE

Géométrie cas du PN 9 Question I.1

le constat

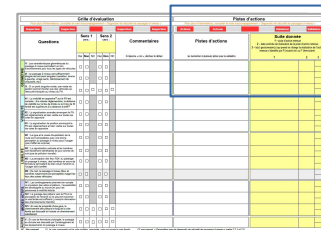
Grille d'évaluation									
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »									
Inspection		Inspection				Inspection		Inspection	
Questions	Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires		
	Aéro-club Aix-Marseille			Centre-ville					
	Oui	Non	NC	Oui	Non	NC			
							Si réponse « non », décrivez le défaut		
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La largeur ne permet pas le croisement d'un VL et d'un PL (PN 5m de largeur et route désaxée)		
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

29/01/2020

Webinaire Cerema passage à niveau :
réglementation et outils

EXEMPLE

Géométrie cas du PN 9 Question I.1



Action - validation

Pistes d'actions

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Actions	Actions	.....	Validation	Validation
Pistes d'actions les numérotés si plusieurs pistes pour la validation		Suite donnée 1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)		
		1	2	3
Piste 1 : élargir le PN à 6 m Piste 2 : interdire les poids lourds Piste 3 : mettre à sens unique vers l'aéro club Piste 4 : suppression du PN		Piste retenue : Piste1, élargissement à 6 m	En 2025	R F

GÉOMÉTRIE

EXEMPLE :

La Lisibilité - Question : III.2

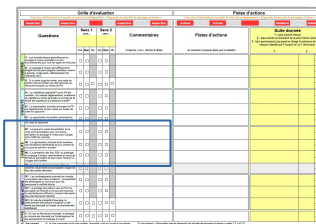
PN 9 Aix en Provence



EXEMPLE

Lisibilité : cas du PN 9 Question III.2

le constat



Grille d'évaluation

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Inspection

Inspection

Inspection

Inspection

Questions		Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires
		Aéro-club Aix-Marseille			Centre-ville			
		Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	
		Si réponse « non », décrivez le défaut						
VISIBILITÉ	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Sens 1 : présence de panneaux publicitaires et signalisation inutiles
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

EXEMPLE

Lisibilité : cas du PN 9 Question III.2

Actions - validations

Pistes d'actions				
<i>Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »</i>				
Actions	Actions	.....	Validation	Validation
Pistes d'actions les numéroter si plusieurs pistes pour la validation		Suite donnée 1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)		
		1	2	3
Supprimer les panneaux publicitaires et les panneaux de signalisation inutiles		Pistes validées	2022	R F
29/01/2026				

LISIBILITÉ

Situation actuelle



réglementation et outils

ILLUSTRATION :

PN 9 Aix en Provence



réglementation et outils

DIAGNOSTIC EXEMPLE DE RENDU FINAL

Feuille de présence

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Feuille de présence

Ligne ferroviaire (nom et n°): **PN 9**
Commune: **509162**

PN n°: **6**
Département n°: **06**

Date: **15/01/2026** Heures: **13h30**

Inspection réalisée par:

NOM - Prénom	Organisme	n° de téléphone	Signature
MAHEU	Leve	07 77 77 77 77	
MAHEU	Leve	07 77 77 77 77	
MAHEU	Leve	07 77 77 77 77	
MAHEU	Leve	07 77 77 77 77	

Annexes facultatives

Annexes photos

Sujet: **Difficulté de perception du PN en approche sens 1**

PN n°: **9**

Commune: **Aix-en-Provence Les Milles**

Date: **25 novembre 2021**

Compléments techniques au diagnostic en

Pistes d'actions

Annexe photos

Sujet: **Difficulté de perception du PN en approche sens 1**

PN n°: **9**

Commune: **Aix-en-Provence Les Milles**

Date: **25 novembre 2021**

Compléments techniques au diagnostic en

Pistes d'actions

Annexe photos

Sujet: **Difficulté de perception du PN en approche sens 1**

PN n°: **9**

Commune: **Aix-en-Provence Les Milles**

Date: **25 novembre 2021**

Compléments techniques au diagnostic en

Pistes d'actions

Document de diagnostic de sécurité routière des passages à niveau

PN n° 9 Aix-en-Provence - Les Milles (13)

Compléments techniques au diagnostic en

Pistes d'actions

Annexe photos

Sujet: **Difficulté de perception du PN en approche sens 1**

PN n°: **9**

Commune: **Aix-en-Provence Les Milles**

Date: **25 novembre 2021**

Compléments techniques au diagnostic en

Pistes d'actions

Annexe photos

Sujet: **Difficulté de perception du PN en approche sens 1**

PN n°: **9**

Commune: **Aix-en-Provence Les Milles**

Date: **25 novembre 2021**

Compléments techniques au diagnostic en

Pistes d'actions

Grille d'évaluation

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement

Pistes d'actions

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement

Validation

1 - Date de mise en service estimée

2 - Date de mise en service estimée

3 - Date de mise en service estimée

4 - Date de mise en service estimée

5 - Date de mise en service estimée

6 - Date de mise en service estimée

7 - Date de mise en service estimée

8 - Date de mise en service estimée

9 - Date de mise en service estimée

10 - Date de mise en service estimée

11 - Date de mise en service estimée

12 - Date de mise en service estimée

13 - Date de mise en service estimée

14 - Date de mise en service estimée

15 - Date de mise en service estimée

16 - Date de mise en service estimée

17 - Date de mise en service estimée

18 - Date de mise en service estimée

19 - Date de mise en service estimée

20 - Date de mise en service estimée

21 - Date de mise en service estimée

22 - Date de mise en service estimée

23 - Date de mise en service estimée

24 - Date de mise en service estimée

25 - Date de mise en service estimée

26 - Date de mise en service estimée

27 - Date de mise en service estimée

28 - Date de mise en service estimée

29 - Date de mise en service estimée

30 - Date de mise en service estimée

31 - Date de mise en service estimée

32 - Date de mise en service estimée

33 - Date de mise en service estimée

34 - Date de mise en service estimée

35 - Date de mise en service estimée

36 - Date de mise en service estimée

37 - Date de mise en service estimée

38 - Date de mise en service estimée

39 - Date de mise en service estimée

40 - Date de mise en service estimée

41 - Date de mise en service estimée

42 - Date de mise en service estimée

43 - Date de mise en service estimée

44 - Date de mise en service estimée

45 - Date de mise en service estimée

46 - Date de mise en service estimée

47 - Date de mise en service estimée

48 - Date de mise en service estimée

49 - Date de mise en service estimée

50 - Date de mise en service estimée

51 - Date de mise en service estimée

52 - Date de mise en service estimée

53 - Date de mise en service estimée

54 - Date de mise en service estimée

55 - Date de mise en service estimée

56 - Date de mise en service estimée

57 - Date de mise en service estimée

58 - Date de mise en service estimée

59 - Date de mise en service estimée

60 - Date de mise en service estimée

61 - Date de mise en service estimée

62 - Date de mise en service estimée

63 - Date de mise en service estimée

64 - Date de mise en service estimée

65 - Date de mise en service estimée

66 - Date de mise en service estimée

67 - Date de mise en service estimée

68 - Date de mise en service estimée

69 - Date de mise en service estimée

70 - Date de mise en service estimée

71 - Date de mise en service estimée

72 - Date de mise en service estimée

73 - Date de mise en service estimée

74 - Date de mise en service estimée

75 - Date de mise en service estimée

76 - Date de mise en service estimée

77 - Date de mise en service estimée

78 - Date de mise en service estimée

79 - Date de mise en service estimée

80 - Date de mise en service estimée

81 - Date de mise en service estimée

82 - Date de mise en service estimée

83 - Date de mise en service estimée

84 - Date de mise en service estimée

85 - Date de mise en service estimée

86 - Date de mise en service estimée

87 - Date de mise en service estimée

88 - Date de mise en service estimée

89 - Date de mise en service estimée

90 - Date de mise en service estimée

91 - Date de mise en service estimée

92 - Date de mise en service estimée

93 - Date de mise en service estimée

94 - Date de mise en service estimée

95 - Date de mise en service estimée

96 - Date de mise en service estimée

97 - Date de mise en service estimée

98 - Date de mise en service estimée

99 - Date de mise en service estimée


100 - Date de mise en service estimée

29/01/2026

Webinaire Cerema passage à niveau : réglementation et outils

Retour d'expérience : document de diagnostic

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Annexe PN Piétons		Proposition fiche complémentaire au document de diagnostic PN			
Grille du 1 ^{er} avril 2021		PN 3^e catégorie : PN Piétons			
		PN n° : 130		Commune : BOU COIRAN	
				date : 5/5/2021	

Accès au PN :						PN n° 130 PK : 650+601		Ligne ferroviaire : n° 790 000	
Chemin revêtu	Sens 1	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Portillon de chaque coté	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nom ST GERMAIN FOSSÉ → M.M.M.				
	Sens 2	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Portillons parallèles aux voies	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nbre de voies ferrées 2				
Accès :	voie routière	<input checked="" type="checkbox"/>	Largeur des entrées (m)	sens 1	1 m	Nbre de trains / jour 32			
	Voie verte	<input type="checkbox"/>		sens 2	1 m	Période d'exploitation 6h / 24h			
	Chemin / sentier / Trottoir	<input type="checkbox"/>	Platelage	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Vitesse de ligne au PN (km/h) 120				
	Piste cyclable à proximité	<input type="checkbox"/>	Largeur platelage (m)	1,60	Ligne électrifiée Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>				
Nombre de piétons			bois <input type="checkbox"/> caoutchouc <input checked="" type="checkbox"/> béton <input type="checkbox"/> enrobés <input type="checkbox"/>			Distance au PN ou franchissement le plus proche NC			
Enfants	%	Adultes	%	Clôture de chaque coté du PN	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>				
Âgés ou PMR			%	Signalisation lumineuse (pictogramme piéton R25)	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>				
Groupes piétons									


Collisions avec un train sur les 10 dernières années	
Nbre de collisions avec un train 0	Nbre de tués 0

Commentaires :

Environnement	Nature de l'environnement autour du PN : Urbain <input checked="" type="checkbox"/> Périurbain <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/>	
	Description : Hameau de Laval (100 habitants)	
Activités à proximité du PN : NON		Projets en cours pouvant impacter le PN : NON
Commentaires : ITINÉRAIRE RANDONNÉE PASSE PAR LE PN		

29/01/2026

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Description du passage à niveau			
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »			
Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques
Voie routière : VC Les Colonnes	Ligne ferroviaire : Nice/Breil 945000	PN n° 16 PK : 31,834 En agglomération <input checked="" type="checkbox"/> Non	
Nbre de voies : 1	Nbre de voies ferrées : 1	Type de PN : Cat1 SAL 2	
Trafic moy. / jour : 18	Nbre de trains moy. / jour : 18	Largeur chaussée au PN (m) : 4,9	
Part de poids lourds (%) : 3,90 %	Période d'exploitation (horaires de début et de fin) : 24H	Longueur du PN entre barrières (m) : 7,7	
Vitesse réglementaire km/h : 50km/h	Vitesse limite de ligne au PN km/h : 80	Angle voie ferrée / route (degrés) : 90 °	
Vitesse pratiquée km/h : 20km/h	Ligne électrifiée <input checked="" type="checkbox"/> Non	Profil difficile <input checked="" type="checkbox"/> Non	
Pt singulier à proximité <input checked="" type="checkbox"/> Non	Moment : 324	Fermetures prolongées (gare à proximité...) <input checked="" type="checkbox"/> Non	
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) : sens 1 NC sens 2 NC	Collisions et heurts Sur les 10 dernières années		Commentaires :
Présence piétons <input checked="" type="checkbox"/> Non	Nbre de collisions avec un train		
Cyclistes <input checked="" type="checkbox"/> Non	Nbre de heurts sur installations		
Bus, autocars <input checked="" type="checkbox"/> Non	Nbre de tués		
Transpt except. Ou gros engins agric. <input checked="" type="checkbox"/> Non	Nbre de collisions et heurts de nuit		
Voie orientée est-ouest (soleil rasant) <input checked="" type="checkbox"/> Non			
Environnement Nature de l'environnement autour du PN : <input checked="" type="checkbox"/> Urbain ou <input checked="" type="checkbox"/> Périurbain ou <input checked="" type="checkbox"/> Rase campagne Zone résidentielle			
Activités à proximité du PN <input checked="" type="checkbox"/> Non		Projets en cours pouvant impacter le PN : <input checked="" type="checkbox"/> Non si « oui », listez :	
Panneaux publicitaires <input checked="" type="checkbox"/> Non			
Si urbain, éclairage public <input checked="" type="checkbox"/> Non			
Commentaires :			
Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :			
			



État d'avancement du diagnostic (date)

Visite	Pistes	Validé
15	06	2021

Document de diagnostic de sécurité des passages à niveau (PN)

Grille	d'	Evaluation	et	Pistes	d'	Actions
--------	----	------------	----	--------	----	---------

Inscrit au PSN

☒ Oui ☒ Non

PN n° 15



Commune : SOSPEL	/ Département n° 06
Route ou voie : VC – les Colonnes	
Ligne ferroviaire, nom et n° 945 000 – Ligne Nice / Breil-sur-Roya	
Date 15 juin 2021	/ Heures 14h30
Diagnostic de nuit	
Classement :	Cat 1 <input checked="" type="checkbox"/> Cat 2 <input checked="" type="checkbox"/> Cat 3 <input checked="" type="checkbox"/> Cat 4 <input checked="" type="checkbox"/> Cat 2-bis <input checked="" type="checkbox"/>

Grille d'évaluation PN routier										Pistes d'actions																
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »																
Inspection		Inspection		.....		Inspection		Inspection		Actions		Actions		.....		Validation		Validation						
Questions		Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires			Pistes d'actions			Suite donnée 1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)												
		Centre-ville Vers quartier			quartier vers Centre-ville																					
		Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	Si réponse « non », décrivez le défaut			les numéroter si plusieurs pistes pour la validation			1		2		3								
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules											X			X								GÉOMÉTRIE			
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)										X				X							GÉOMÉTRIE				
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN													X			X							GÉOMÉTRIE		
VISIBILITÉ	II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾										X				X								VISIBILITÉ			
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche										X				X				Sens 2 → débroussailler les balises J10 (photos 5 et 6)		Fin 2021				Ville Ville	VISIBILITÉ
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche										X				X										VISIBILITÉ	
VISIBILITÉ	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)										X				X								VISIBILITÉ			
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)										X				X				Sens 2 → remplacer la barrière en Q1 (photo 8)		2022			SNCF SNCF		VISIBILITÉ
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter										X				X				Sens 1 et 2 → retracer les LEF (photo 4)		2022			SNCF SNCF	VISIBILITÉ	
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules										X				X											
MODÈS ACTIFS	IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite											X				X							MODÈS ACTIFS			
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)										X					X								MODÈS ACTIFS		
	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant													X				X							MODÈS ACTIFS	
AUTRE	V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau													X				X					AUTRE			

NC : Non concerné

(1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée

(2) voir note d'accompagnement « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

réglementation et outils

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Présence
visite terrain

Validation
des Gestionnaires
(pistes d'actions)

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Feuille de présence

Ligne ferroviaire (nom et n°) : 945000 PN n° 16
Commune : SCS PEL Département n° : 06
Date : 15/04/21 Heures : 13h30

Inspection réalisée par :

NOM - Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature
S. [redacted]	OST 77 06	06.93.72.75.21	[Signature]
A. [redacted]	SNCF Région PACA	07.77.69.84.96	[Signature]
L. [redacted]	CDAG / SESR	07.83.04.06.00	[Signature]
B. [redacted]	Atypic Hérault	06.82.84.83.14 mich.ressia@atypic.fr	[Signature]

Validations du diagnostic et de la suite à donner par les gestionnaires

Date : Heures :

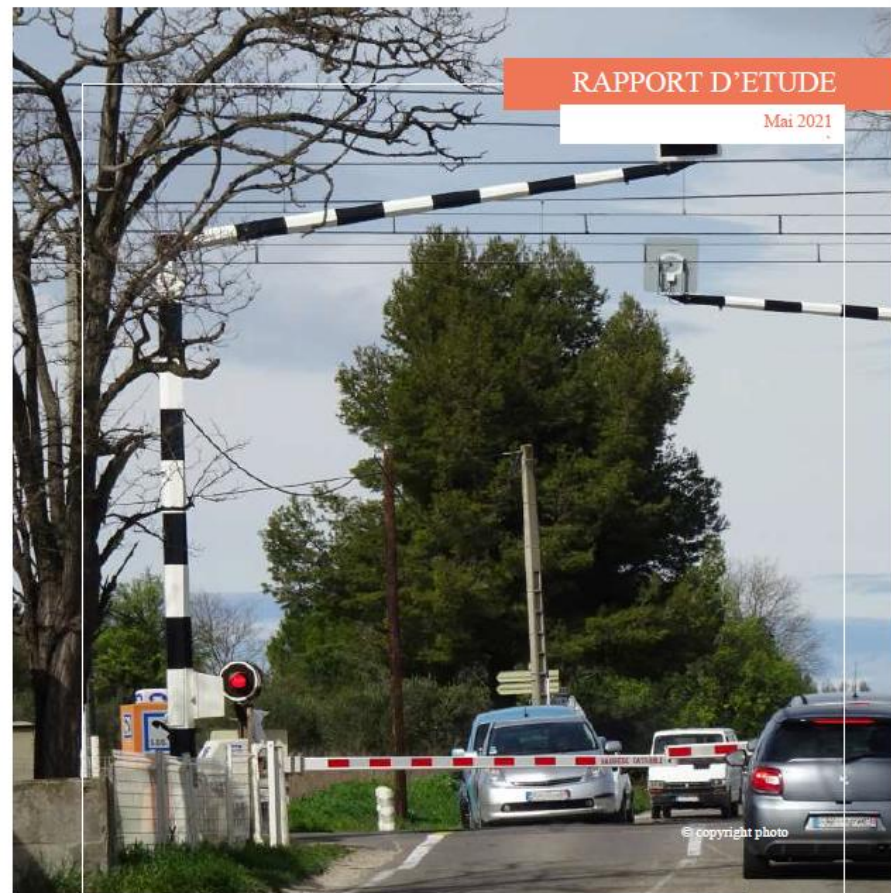
NOM - Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature
L. [redacted]	CDAG / PACA / SESA	07.83.04.06.00 Eduardes@departement06.fr	[Signature]

Les différents outils

LES DIFFÉRENTS OUTILS

Rapport d'aides et outils à la réalisation des diagnostics

- Rapport accessible sur le site du Cerema
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/passages-niveau-rapport-du-cerema-aide-outils-diagnostic>
- Détaille les différentes parties du document de diagnostic



Diagnostic de sécurité routière des passages à niveau

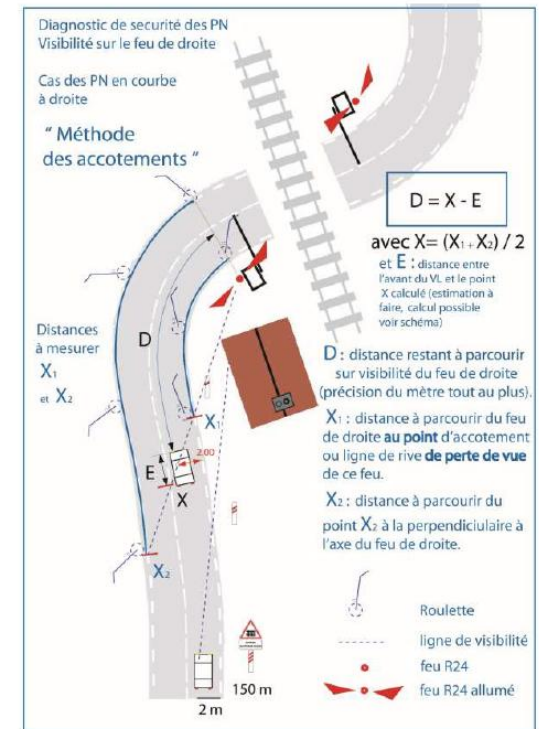
Aide et outils à la réalisation du diagnostic

LES DIFFÉRENTS OUTILS

Rapport d'aides et outils à la réalisation des diagnostics

- Propose plusieurs annexes pour aider à la réalisation du diagnostic : proposition de pistes d'actions, calcul distance de visibilité, etc.

Thèmes	Facteurs d'accidents et facteurs aggravants	Objectifs	Pistes d'actions
Géométrie	Difficulté de franchissement liée au profil en long	Éviter qu'un véhicule engagé sur le PN soit en difficulté de le franchir (l'article 10 de l'arrêté du 18 mars 1991)	Signaler cette difficulté
			Réduire la limite de réglem
			Interdire la circulation lourds et le signaler d'un point de choix itinéraire
			Reprenre le profil en à satisfaire les critèr l'arrêté du.
	Croisement difficile entre un VL et un PL (PN voie de largeur < à 4,80 m ou entre deux PL (voie de largeur < à 5,5 m)	Éviter ou supprimer tout croisement difficile pouvant entraîner l'arrêt d'un véhicule sur le PN	Interdire les PL de signaler en amont au choix raisonnable alternant
			Élargir la chaussée sur le PN
	Blocage de la circulation par un véhicule tournant à gauche après le PN.	Éviter l'arrêt d'un véhicule sur le PN	Interdire par signalisation le tourne à gauche
			Mettre à sens unique sortant la voie secondaire par panneau(x) sens interdit B1
			Interdire physiquement le mouvement de tourne à gauche



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Documents techniques libre accès

- Plusieurs documents Cerema sur la sécurité aux PN accessibles sur le site www.cerema.fr



septembre 2006

Guide technique

Sécurité aux passages à niveau Cas de la proximité d'un carrefour giratoire



Auteurs : Sétra / Cete / SNCF / RFF

octobre 2009

Circulation
Sécurité
Équipement
Exploitation
133



Note d'information

Les travaux routiers à proximité des passages à niveaux

En novembre 2004, un semi-remorque est resté bloqué dans un "bouchon", généré par la proximité d'un chantier. Ce poids lourd est resté immobilisé sur une voie ferrée du passage à niveau (PN) N°71 à Millau – Aveyron, sans possibilité de déplacer son véhicule. Malgré un freinage d'urgence, le train a heurté la remorque du camion, ce qui a provoqué le déraillement de la première voiture du train.

Destinée aux gestionnaires de réseaux, cette note examine les enjeux d'un chantier à proximité d'un passage à niveau (analyse du contexte et période du chantier, réglementation, organisation et méthode d'exploitation) et propose des pistes de solutions aux problèmes rencontrés.

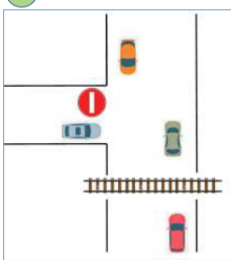
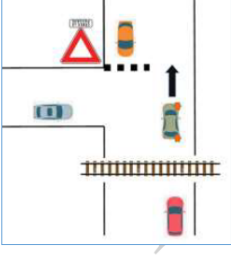
Sommaire

1. Introduction.....	3
2. Préparation et organisation du chantier.....	5
3. Autres risques.....	11
4. Annexe – Le contexte réglementaire.....	13
5. Glossaire.....	14
6. Références bibliographiques.....	16

LES DIFFÉRENTS OUTILS

Documents techniques

- D'autres en cours de développement :
 - Boîte à outils PN
 - Mise à jour du document 'Ce que les maires doivent savoir'
 - Travail complémentaire sur les PN piétons et à croix de Saint André

Piste	Schéma/illustration et description	Recommandations et précautions particulières	Effets secondaires, limites	Coût	Efficacité
1	<p>1c Sens interdit</p>  <p>Le sens interdit B1 interdit la circulation au-delà de ce panneau sur cette voie.</p>	<p>Le panneau B1 est à mettre à droite à l'entrée de la voie secondaire. Il peut être rappelé à gauche pour rendre plus lisible l'interdiction.</p> <p>Un panneau d'interdiction de tourner (B2a et B2b) peut être ajouté sur la voie principale dans chaque sens pour des questions de lisibilité.</p>	Interdit aussi le tourne à droite pour les usagers circulant dans sens inverse et peut augmenter significativement le trafic routier traversant le PN.	★	★
2	<p>2a Cédez-le-passage</p>  <p>Mise en place d'un panneau AB3a cédez-le-passage sur la voie principale pour prioriser le tourne à gauche.</p>	<p>Une étude de trafic est à réaliser pour s'assurer de la fonctionnalité du dispositif.</p> <p>Il conviendra de vérifier que la perte du caractère prioritaire de la voie principale est clairement visible, lisible et acceptée par les usagers.</p> <p>Le flux de tourne à gauche doit être suffisamment important pour que la priorité de tourne à gauche soit comprise.</p>	<p>S'assurer que la fluidité retrouvée en libérant la contrainte du tourne à gauche n'entraîne pas des prises de vitesse en approche du PN (sur la voie principale).</p> <p>Il faut faire attention à la lisibilité de changement de gestion de</p>	★	★

Annexe
PN
Cat. 3

Description « PN Piétons »
Commune
Date

Page 1/2

Ne pas hésiter à consulter pour plus d'informations, consulter l'annexe de document d'outil à la réalisation du diagnostic PN, Cerema

Accès au PN		Caractéristiques du PN		Ligne n° : PK :	
Chemin revêtu	Sens 1 <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Portillon de chaque côté	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nom de la ligne	
	Sens 2 <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Portillons parallèles aux voies	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nombre de voies formées	
Voie routière	<input type="checkbox"/>	Largeur des entrées (m)	Sens 1 <input type="checkbox"/>	Nombre de bords / jour	
Voie verte	<input type="checkbox"/>		Sens 2 <input type="checkbox"/>	Période d'exploitation de à	
Accès par :	Chemin / sentier / Trottoir <input type="checkbox"/>	Platelage	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Vitesse de ligne au PN (km/h)	
	Piste cyclable à proximité <input type="checkbox"/>	Longueur de traversée / Largeur platelage (m)	L <input type="checkbox"/> l <input type="checkbox"/>	Ligne électrifiée <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Trafic piétons / jour		Nature du platelage		Distance au PN le plus proche (ou autre franchissement de voies ferrées)	
	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	bois <input type="checkbox"/> caoutchouc <input type="checkbox"/> béton <input type="checkbox"/> enrobé <input type="checkbox"/>		Collisions avec un train (sur les 10 dernières années)	
- Avec difficultés de mobilité	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Côte de chaque côté du PN	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nombre de collisions	
Présence de Groupes	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Signalisation lumineuse (photogramme piéton R26)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nombre de tués	
Commentaires :					

Environnement

Nature de l'environnement autour du PN : Urbain ☐ Périurbain ☐ Rose campagne ☐

Description :

Activités proches du PN : Projets en cours pouvant impacter le PN :

Décrire les accès de part et d'autre du PN :

Commentaires :

Schéma du PN ou vue aérienne (facultatif)

Sens

Sens



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Documents techniques

- 1) Travail complémentaire sur les PN piétons et à croix de Saint André

PN Cat 1

PN Cat 2

PN Cat 3

PN Cat 4

Synoptique des documents diagnostics de sécurité selon la catégorie de PN			
PN	Document de diagnostic et annexes	Feuille de présence et de validation	Pour détailler un défaut ou une piste si besoin
Cat 1 72% barrières			
Cat 2 18% barrières			
Cat 3 5% Piétons			
Cat 4 5% Privés	ou		

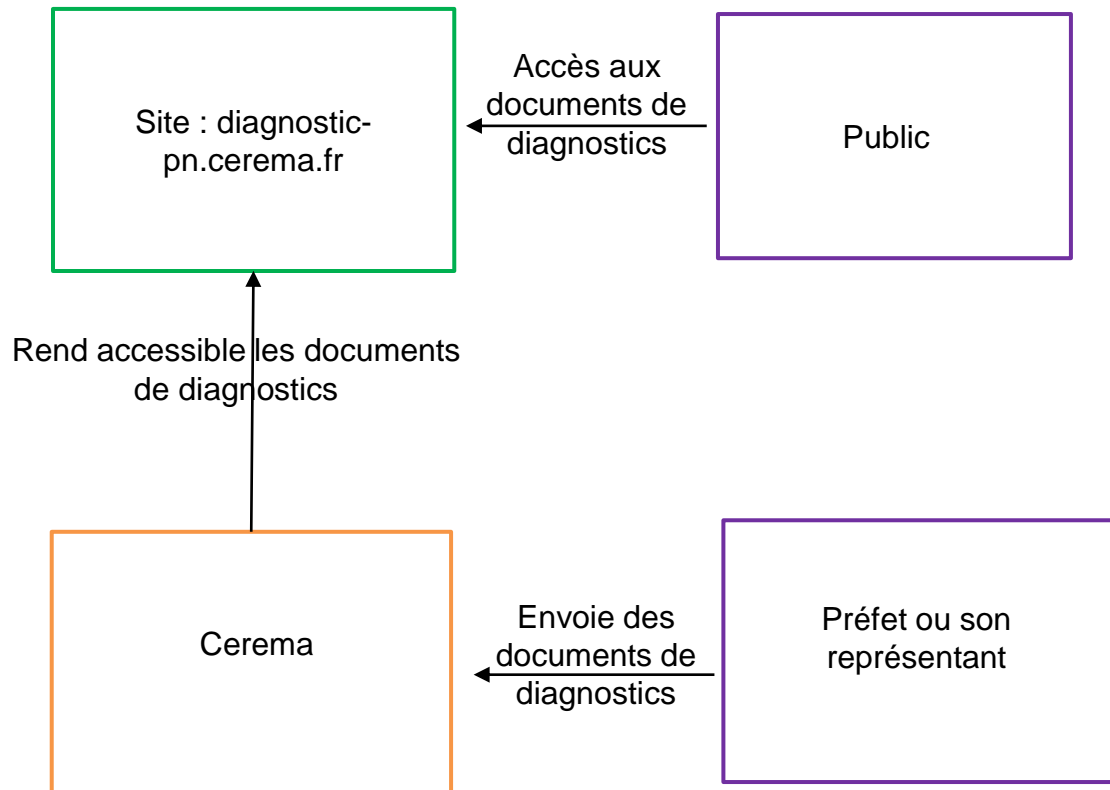
29/01/2026

Salon des ma

LES DIFFÉRENTS OUTILS

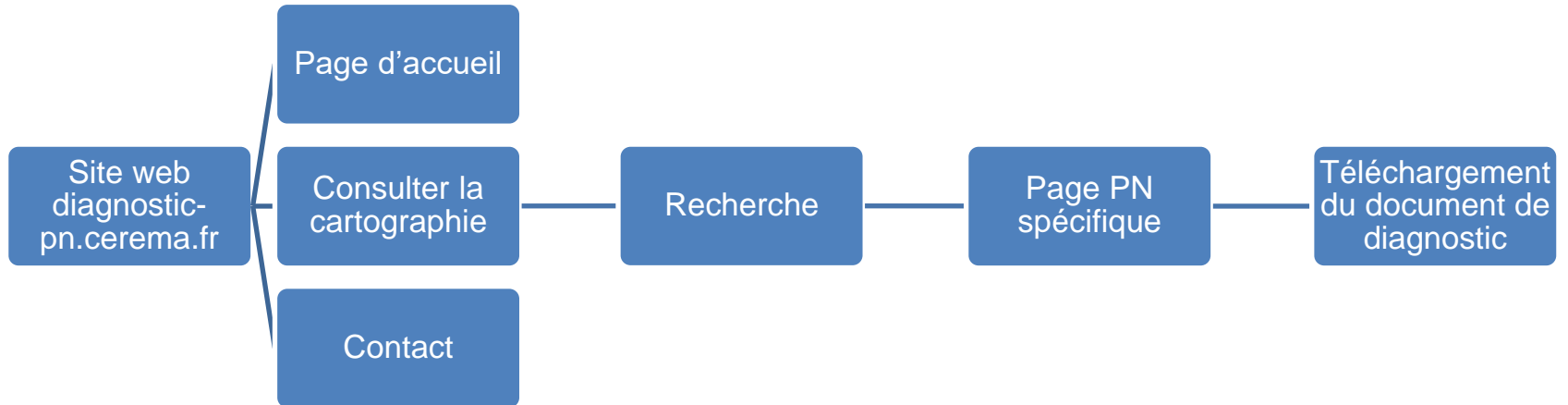
Site web : accessibilité des documents de diagnostics

Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics des PN



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Site web : accessibilité des documents de diagnostics



Elements

- Le site web est accessible tout publics;
- Cinq recherches possibles : commune, département, N°PN, année de réalisation, N°ligne ferroviaire
- Espace contact pour poser des questions au Cerema

LES DIFFÉRENTS OUTILS

Site web : accessibilité des documents de diagnostics

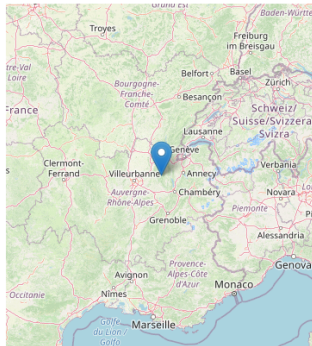
Éléments

- Le site web : <https://diagnostic-pn.cerema.fr/>
- Diagnostic depuis 2019

LOCALISATION

X (WGS84) : 5.55994546

Y (WGS84) : 45.84481698



CARACTÉRISTIQUES

Departement : AIN

Commune : BURBANCHE

Numero PN : PN52

Année de diagnostic : 2021

Identifiant ferroviaire du PN : 10000027200

Numero de Ligne ferroviaire : 890000

Point Kilométrique ferroviaire : 079+786

Categorie du PN* : 1

FICHIERS DE DIAGNOSTIC

 LaBurbanche_N°52_2021.pdf
Document PDF (1.67 Mo)

Affinez votre recherche

Recherchez par :

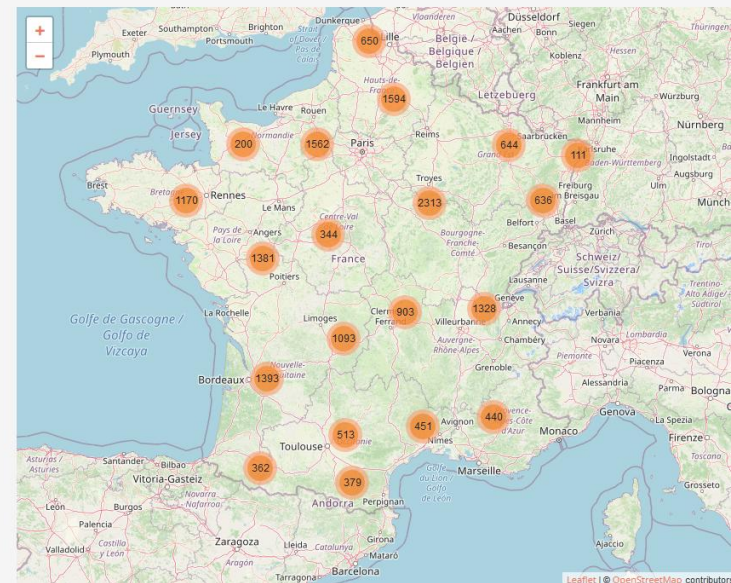
+ commune (ex : Lisieux),

+ département (ex : Saône-et-Loire),

+ numéro de PN (ex : PN45),

+ année de réalisation (ex : 2020)

+ identifiant ferroviaire du PN (ex : 10000015551)



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Formations Cerema

Elements

- Séparé en trois parties d'une demi-journée :
 - 1) Réglementation, présentation du document de diagnostic
 - 2) Visite terrain
 - 3) Partie réflexion proposition pistes d'actions
- Présentielle et distancielle
- En collaboration avec SNCF Réseau
- Collectivités, agents de l'état, privé
- Contactez le Cerema si vous êtes intéressés : diagnostic.pn@cerema.fr

MERCI